

ZF FRIEDRICHSHAFEN AG
Friedrichshafen

Akte 8629 P
TS geb-hg
2003-03-25

1

10/550231

Hydrodynamischer Drehmomentwandler

Die Erfindung bezieht sich auf einen hydrodynamischen
5 Drehmomentwandler nach der im Oberbegriff von Anspruch 1
näher definierten Art.

Hydrodynamische Drehmomentwandler werden häufig zwisch-
schen einer Antriebsmaschine und einem Getriebe, vorzugs-
10 weise einem lastschaltbaren Getriebe, als stufenlos ver-
stellbares Glied verwendet. Hierbei ist es notwendig, ins-
besondere im Anfahrvorgang oder beim Wechsel der Schaltstu-
fen im Getriebe, die Betriebsparameter des hydrodynamischen
Drehmomentwandlers zu kennen. Es besteht die Möglichkeit,
15 insbesondere das Drehmoment des hydrodynamischen Drehmo-
mentwandlers auf rechnerische Weise zu ermitteln, wenn der
Lastzustand der Antriebsmaschine und deren Drehzahl sowie
die Abtriebsdrehzahl des hydrodynamischen Wandlers und das
Kennfeld des hydrodynamischen Wandlers bekannt sind. Eine
20 präzise Aussage über den tatsächlichen Betriebszustand des
hydrodynamischen Wandlers kann jedoch auf diese Weise nicht
gegeben werden, da der Betriebszustand des hydrodynamischen
Wandlers zusätzlich von weiteren Betriebsparametern, wie
beispielsweise die Temperatur und die Viskosität der Druck-
25 flüssigkeit sowie Toleranzen des Pumpen- und Turbinenrades,
abhängt.

Die DE 198 57 232 C1 offenbart eine Mitnehmerscheibe
eines hydrodynamischen Drehmomentwandlers, welche zwischen
30 der Antriebsmaschine und dem Pumpenrad des hydrodynamischen
Drehmomentwandlers angeordnet ist und Drehmomentsensoren
beinhaltet, um exakt das Drehmoment des Pumpenrades zu er-
mitteln.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen hydrodynamischen Drehmomentwandler zu schaffen, bei welchem in allen Betriebszuständen das vom Turbinenrad abgegebene Drehmoment bekannt ist.

5

Die Aufgabe wird mit einem, auch die kennzeichnenden Merkmale des Hauptanspruchs aufweisenden, gattungsgemäßen hydrodynamischen Drehmomentwandler gelöst.

10

Erfindungsgemäß weist der hydrodynamische Drehmomentwandler in einer ersten Ausgestaltungsform eine Drehmomentmeßeinrichtung auf, welche mit dem Pumpenrad des Drehmomentwandlers in Verbindung steht. Zwischen dem Pumpenrad und der Antriebsmaschine befindet sich eine schaltbare Kupplung, welche auch im schlupfenden Zustand betrieben werden kann, um beispielsweise bei Schaltungen des nachgeschalteten Lastschaltgetriebes diese mitzubeeinflussen, oder das nachgeschaltete Lastschaltgetriebe unabhängig von der Drehzahl der Antriebsmaschine betreiben zu können. Da im schlupfenden Zustand dieser Kupplung sich die Drehzahl des Pumpenrades von der Drehzahl der Antriebsmaschine unterscheidet, ist es nicht möglich, das Drehmoment des Turbinenrades auf rechnerischem Weg über die Wandlerkennung zu ermitteln.

15

20

25

30

Erfindungsgemäß befindet sich am, im oder an einer mit dem Turbinenrad verbundenen Welle eine Drehmomentmeßeinrichtung, wodurch das Drehmoment des Turbinenrades exakt gemessen werden kann. Es besteht die Möglichkeit, dieses Drehmoment zur Ansteuerung der Kupplung zwischen dem Pumpenrad und der Antriebsmaschine oder zur Ansteuerung der Schaltelemente im nachgeschalteten Lastschaltgetriebe zu verwenden. Vorzugsweise ist die Drehmomentmeßeinrichtung

als magnetische Drehmomentmeßeinrichtung, wie in der
WO 01/96826 A2 beschrieben, ausgeführt. Die Offenbarung der
WO 01/96826 A2 ist vollständig mitumfaßt. Insbesondere er-
mittelt eine elektronische Steuereinrichtung aus den Werten
5 der Drehmomentmeßeinrichtung das exakte Drehmoment des Tur-
binenrades. Ebenso besteht die Möglichkeit, die von der
elektronischen Steuereinrichtung ermittelten Drehmomente in
einem Speichermodul abzulegen und hieraus Lastkollektive zu
bilden, um beispielsweise Bauteilzustände des Lastschaltge-
10 triebes oder des Antriebsstrangs zu ermitteln.

In einer weiteren Ausgestaltungsform besteht die Mög-
lichkeit, die Kupplung zwischen dem Pumpenrad und der An-
triebsmaschine so anzusteuern, dass ein vorgegebenes Soll-
15 Drehmoment dem gemessenen Ist-Drehmoment des Turbinenrades
entspricht. Hierfür wird permanent das Soll-Drehmoment mit
dem Ist-Drehmoment verglichen und in Abhängigkeit der Ab-
weichung die Kupplung angesteuert.

20 In einer zweiten Ausgestaltungsform befindet sich die
Kupplung zwischen dem Turbinenrad und der Antriebsmaschine
und kann in analoger Weise angesteuert werden. Hierfür ist
wiederum ein Drehmomentsensor am oder im Turbinenrad oder
an einer mit dem Turbinenrad verbundenen Welle angeordnet,
25 welche das Drehmoment des Turbinenrades ermittelt. Eine
geeignete Meßeinrichtung ist in der WO 01/96826 A2 offen-
bart.

30 Somit besteht die Möglichkeit, das exakte Drehmoment
des Turbinenrades zur Beeinflussung von Betätigungseinrich-
tungen für Kupplungen zu verwenden, auch wenn das Drehmo-
ment des Turbinenrades durch eine Kupplung zwischen dem
Turbinenrad und der Antriebsmaschine oder einer Kupplung

zwischen dem Pumpenrad und der Antriebsmaschine beeinflusst wird.

Weitere Merkmale sind der Figuren-Beschreibung zu entnehmen.

Es zeigen:

Fig. 1 einen hydrodynamischen Drehmomentwandler mit einer Kupplung zwischen dem Turbinenrad und der Antriebsmaschine und

Fig. 2 einen hydrodynamischen Drehmomentwandler mit einer Kupplung zwischen dem Pumpenrad und der Antriebsmaschine.

Fig. 1:

Eine nicht gezeigte Antriebsmaschine ist mit einem Wandlerflansch 1, welcher mit einem Pumpenrad 2 des hydrodynamischen Drehmomentwandlers drehfest verbunden ist, verbunden. Ist der hydrodynamische Drehmomentwandler mit Flüssigkeit befüllt und das Pumpenrad 2 in Drehung versetzt, so wirkt auf das Turbinenrad 3 ein Drehmoment. Mit dem Turbinenrad 3 ist eine Abtriebswelle 4 drehfest verbunden, welche als Abtriebswelle eines nachgeordneten Schaltgetriebes, vorzugsweise eines Lastschaltgetriebes für Arbeitsmaschinen, wie beispielsweise Grader oder Radlader, verwendet wird. Eine Kupplung 5 kann durch Druckbeaufschlagung eines Kolbenraums 6 in Schließrichtung betätigt werden und verbindet somit die nicht gezeigte Antriebsmaschine über den Wandlerflansch 1 mit dem Turbinenrad 3. Ist die Kupplung 5 dergestalt angesteuert, dass sie sich im Schlupfbetrieb befindet, so ist es nicht möglich, allein durch die Kenntnis des Betriebszustands der Antriebsmaschine das Abtriebs-

drehmoment der Abtriebswelle 4 auf rechnerischem Wege zu ermitteln. An der Abtriebswelle 4 ist hierfür eine Drehmomentmeßeinrichtung angeordnet, welche vorzugsweise eine magnetische Drehmomentmeßeinrichtung, wie in der
5 WO 01/96826 A2 beschrieben, ausgeführt ist. Es besteht die Möglichkeit, die Drehmomentmeßeinrichtung auch am oder im Turbinenrad 3 anzuordnen. Vorzugsweise wird das Signal der Drehmomentmeßeinrichtung 3 einer nicht gezeigten elektronischen Steuereinheit übermittelt, welche in Abhängigkeit
10 dieses Drehmoments die Kupplung 5 dergestalt ansteuert, dass, unabhängig von der Drehzahl der Antriebsmaschine, ein gefordertes Drehmoment an der Abtriebswelle 4 anliegt, welches insbesondere während einer Schaltung im nachgeordneten Lastschaltgetriebe definierte Werte annehmen soll.

15 Fig. 2:

Eine nicht gezeigte Antriebsmaschine ist mit dem Wandlerflansch 1 eines hydrodynamischen Drehmomentwandlers drehfest verbunden. Durch Druckbeaufschlagung eines Kolbenraums 6 wird die Kupplung 8 in Schließrichtung betätigt und
20 verbindet den Wandlerflansch 1 und somit die Antriebsmaschine mit dem Pumpenrad 2. Durch Drehung des Pumpenrades 2 und Befüllung des hydrodynamischen Drehmomentwandlers mit Flüssigkeit wird ein Drehmoment am Turbinenrad 3 erzeugt.
25 Bei schlupfender Kupplung 8 ist es nicht möglich, ausschließlich aus den Parametern der Antriebsmaschine oder des Wandlerflansches das Drehmoment des Turbinenrades zu ermitteln, da die Drehzahl des Pumpenrades 2 nicht bekannt ist. Die Abtriebswelle 4, welche mit dem Turbinenrad 3
30 drehfest verbunden ist, beinhaltet eine Drehmomentmeßeinrichtung 7, welche das Drehmoment des Turbinenrades ermittelt. Die Drehmomentmeßeinrichtung 7 kann auch am oder im Turbinenrad angeordnet sein. Vorzugsweise wird eine magne-

tische Drehmomentmeßeinrichtung, wie in der WO 01/96826 A2 beschrieben, verwendet. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, Drehmomentmeßeinrichtungen, wie beispielsweise Dehnmeßstreifen oder ähnliche, zu verwenden. Vorzugsweise über-
5 mittelt die Drehmomentmeßeinrichtung 7 Signale an eine nicht gezeigte elektronische Steuereinheit, welche in Abhängigkeit von dem gemessenen Drehmoment der Abtriebswelle 4 und einem vorgegebenen Drehmoment die Kupplung 8 der-
gestalt ansteuert, dass das gemessene Drehmoment dem vorge-
10 gebenen Drehmoment entspricht. Insbesondere besteht die Möglichkeit, hiermit Beeinflussungen der Schaltung und somit den Fahrkomfort des Fahrzeugs zu beeinflussen.

Bezugszeichen

	1	Wandlerflansch
5	2	Pumpenrad
	3	Turbinenrad
	4	Abtriebswelle
	5	Kupplung
	6	Kolbenraum
10	7	Drehmomentmeßeinrichtung
	8	Kupplung

P a t e n t a n s p r ü c h e

5 1. Hydrodynamischer Drehmomentwandler mit einem von
einer Antriebsmaschine antreibbaren Pumpenrad (2), mittels
welchem ein Turbinenrad (3) antreibbar ist, welches mit
einer Antriebswelle eines Getriebes (4) verbunden ist, mit
einer Drehmomentmeßeinrichtung (7), dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass zwischen dem Pumpenrad (2) und der
10 Antriebsmaschine eine Kupplung (8) angeordnet ist, welche
die Antriebsmaschine mit dem Pumpenrad (2) verbindet, und
das Turbinenrad (3) mit der Drehmomentmeßeinrichtung (7) in
Verbindung steht.

15 2. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 1,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die Kupp-
lung (8) in einem Schlupfzustand betreibbar ist.

20 3. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 1,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein Betäti-
gungszustand der Kupplung (8) in Abhängigkeit von dem von
der Drehmomentmeßeinrichtung (7) ermittelten Drehmoment
gesteuert oder geregelt wird.

25 4. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 1,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die Drehmo-
mentmeßeinrichtung (7) sich direkt am oder im Turbinen-
rad (3) befindet.

30 5. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 1,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die Drehmo-
mentmeßeinrichtung (7) sich direkt an oder in einer Wel-

le (4) befindet, welche mit dem Turbinenrad (3) verbunden ist und eine Antriebswelle für ein Getriebe bildet.

5 6. Hydrodynamischer Drehmomentwandler mit einem von
einer Antriebsmaschine antreibbaren Pumpenrad (2), mittels
welchem ein Turbinenrad (3) antreibbar ist, welches mit
einer Antriebswelle (4) eines Getriebes verbunden ist, mit
einer Drehmomentmeßeinrichtung (7), dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass zwischen dem Turbinenrad (3) und
10 der Antriebsmaschine eine Kupplung (5) angeordnet ist, wel-
che die Antriebsmaschine mit dem Turbinenrad (3) verbindet,
und das Turbinenrad (3) mit der Drehmomentmeßeinrich-
tung (7) in Verbindung steht.

15 7. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 6,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die Kupp-
lung (5) in einem Schlupfzustand betreibbar ist.

20 8. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 6,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass ein Betäti-
gungszustand der Kupplung (5) in Abhängigkeit von dem von
der Drehmomentmeßeinrichtung (7) ermittelten Drehmoment
gesteuert oder geregelt wird.

25 9. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 6,
dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die Drehmo-
mentmeßeinrichtung (7) sich direkt am oder im Turbinenrad
befindet.

10. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehmomentmeßeinrichtung (7) auf einer Abtriebswelle (4) angeordnet ist, welche mit dem Turbinenrad verbunden ist.

5

11. Hydrodynamischer Drehmomentwandler nach Anspruch 1 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehmomentmeßeinrichtung als magnetische Drehmomentmeßeinrichtung, wie in der WO 01/96826 A2 beschrieben, ausgeführt ist.

10

Zusammenfassung

Hydrodynamischer Drehmomentwandler

5

10

15

Um vorzugsweise bei einem Lastschaltgetriebe den Schaltablauf zu beeinflussen, weist ein hydrodynamischer Drehmomentwandler entweder eine Kupplung zwischen der Antriebsmaschine und dem Pumpenrad (2) oder der Antriebsmaschine und dem Turbinenrad (3) auf, welche in Abhängigkeit von einem durch eine Drehmomentmeßeinrichtung (7) ermittelten Drehmoments gesteuert oder geregelt im Schlupfzustand betrieben wird. Die Drehmomentmeßeinrichtung (7) ermittelt das Drehmoment des Turbinenrades (3). Somit ist es möglich, den Antriebsstrang eines Mobil-Fahrzeugs optimal anzusteuern.

Fig. 2

This Page Blank (usp10)